

Département d'INDRE-ET-LOIRE

***Enquête publique unique préalable au
projet « Lignes2tram »
présenté par
le Syndicat des mobilités de Touraine***

Remis en préfecture le **10 décembre 2024**



Conclusions et avis
1 / Déclaration d'Utilité Publique (DUP)

ENQUÊTE PUBLIQUE
du 23 septembre 2024
au 31 octobre 2024

Commission d'enquête : Bernard DUCATEAU président
Nicole TAVARES
Pascal PICARD

Enquête publique ayant pour objet le projet présenté par le Syndicat des mobilités de Touraine en vue de réaliser la deuxième ligne du tramway de l'agglomération tourangelle, l'aménagement de la ligne BHNS, la création de deux parcs-relais et l'extension du centre de maintenance.

Nota : conformément au 3^{ème} alinéa de l'article R123-19 du code de l'environnement, le rapport d'enquête et ses annexes d'une part, les conclusions motivées et l'avis de la commission d'autre part, font l'objet de documents séparés, publiés en même temps que le présent document.

Table des matières

1	Généralités	5
1.1	Présentation du projet	5
1.2	Présentation du maître d'ouvrage	5
1.3	Objet et objectif de l'enquête publique.....	6
1.4	Préparation de l'enquête publique.....	7
1.5	Information du public :	7
1.6	Dossier d'enquête	8
1.7	Déroulement de l'enquête publique.....	9
1.8	Participation du public	10
2	Conclusions motivées par thème.....	11
2.1	Economie générale du projet	11
2.2	Boulevard Jean Royer.....	12
2.3	La desserte de Saint-Pierre-des-Corps	14
2.4	La liaison CHRU Trousseau - La Papoterie.....	15
2.5	La desserte des deux hôpitaux	16
2.6	Place de la Liberté	16
2.7	Le trafic	17
2.8	BHNS	18
2.9	Les expropriations.....	18
3	Analyse bilantielle.....	19
3.1	Généralités	19
3.2	Préambule	19
3.3	Le caractère d'intérêt général du projet.....	19
3.4	Nécessité de recourir aux expropriations	20
3.5	Bilan coût/avantages de la réalisation du projet.....	20
3.5.1	L'intérêt économique du projet.....	20
3.5.2	Acceptabilité sociale du projet.....	21
3.5.3	Qualité et cadre de vie.....	21
3.5.4	Les effets sur l'environnement	21
3.6	Conclusion de l'analyse bilantielle.....	22
4	Avis motivé de la commission	22
5	Annexe 1	24
6	Annexe 2	25

FICHE D'IDENTITE

de l'enquête publique relative au projet *Lignes2tram*

Objet du dossier soumis à enquête publique	Le projet <i>Lignes2tram</i> comprend : <ul style="list-style-type: none"> - la création de la ligne 2 du tramway (12,5 km) ; - l'aménagement de la ligne BHNS ; - la création de deux parkings-relais ; - l'extension du centre de maintenance sur les communes de La Riche, Tours, Joué-lès-Tours, Chambray-lès-Tours et Saint-Pierre-des-Corps
Maître d'Ouvrage	Syndicat des mobilités de Touraine (SMT)
Maître d'Ouvrage délégué	TRANSAMO – La SET
Autorité Organisatrice	Préfecture d'Indre-et-Loire (37)
Désignation de la commission d'enquête	Décision du Président du tribunal administratif d'Orléans N° E24000084/45 du 30 mai 2024
Commission d'enquête	Président Bernard DUCATEAU (18) Membres : Nicole TAVARES (37), Pascal PICARD (41)
Arrêté d'ouverture d'enquête	Arrêté préfectoral n° SAIPP/BE/24-15 du 25 juillet 2024
Durée de l'enquête	39 jours consécutifs Du lundi 23 septembre 2024 à 14 heures au jeudi 31 octobre 2024 à 17 heures
Siege de l'enquête	Mairie de Tours 1 à 3 rue des Minimes 37926 TOURS CEDEX
Lieux de l'enquête	Mairies de Tours, de Chambray-lès-Tours, de Joué-lès-Tours, de La Riche, de Saint-Pierre-des-Corps, mairie annexe des Fontaines à Tours
Publicité de l'enquête	- dans La Nouvelle République et l'édition hebdomadaire La Nouvelle République dimanche ; - par voie d'affichage de l'avis d'ouverture de l'enquête ; - en ligne sur le site internet des services de l'Etat dans le département d'Indre-et-Loire et sur le site du projet.
Permanences de la commission d'enquête	8 permanences de 3 h, une dans chacun des lieux de l'enquête (2 à la mairie de Tours, 1 « hors les murs » sur le marché de Strasbourg à Tours)
Registre dématérialisé	Publilégal, prestataire choisi par le maître d'ouvrage
Nombre d'Observations	1299 observations
Evénements particuliers	- permanence sur le marché de Strasbourg à Tours ; - disparition de documents ; - barnum installé à proximité d'une permanence, et distribution de tracts invitant à participer à l'enquête publique ; - organisation d'une réunion publique sur le projet durant l'enquête par un élu de l'opposition municipale (Tours) ; - nombreux articles avant, pendant et après l'enquête publique
PV de synthèse	Remis au maître d'ouvrage le lundi 12 novembre 2024
Mémoire en réponse du MO	Reçu par courriel en date du mercredi 27 novembre 2024
Date de remise du rapport et des conclusions motivées	Le mardi 10 décembre 2024 à la préfecture

1 Généralités

1.1 Présentation du projet

L'enquête publique porte sur la réalisation du projet *Lignes2tram* sur les communes de La Riche, Tours, Joué-lès-Tours, Chambray-lès-Tours et Saint-Pierre-des-Corps.

Le projet comporte :

- la **création de la ligne 2 de tramway** qui reliera La Riche à Chambray-lès-Tours en passant par Tours et Joué-lès-Tours et la **création de deux parcs relais** ;

La ligne 2 de tramway s'étendra sur environ 12,5 kilomètres. Elle sera accompagnée de la création de 2 nouveaux parkings-relais à chaque terminus (à La Riche et à Chambray-lès-Tours). Le parking-relais du Lac sera réaménagé. 10 abris vélos sécurisés seront implantés le long du projet.

La ligne 2 comprendra **22 stations, dont une station existante (Charcot)**. Celle-ci sera commune aux deux lignes sur le tronc commun situé entre la place de la Liberté et le carrefour de Verdun.

La vitesse commerciale prévue pour la ligne 2 est de 18,5 km/h. La prévision est d'un voyage toutes les 7 minutes en heure de pointe et un voyage toutes les 8 minutes en heures creuses. La fréquentation sur cette ligne 2 de tramway est estimée à 34 700 voyages par jour.

- le **réaménagement de la ligne Bus à Haut Niveau de Service (BHNS)** depuis la rue Mirabeau à Tours jusqu'au centre commercial Les Atlantes à Saint-Pierre-des-Corps ;

Longue d'environ 13 kilomètres, la ligne Bus à Haut Niveau de Service reliera les Douets à Tours au centre commercial Les Atlantes à Saint-Pierre-des-Corps. La partie nord, du terminus jusqu'au sud du pont Mirabeau, ne sera pas modifiée. Du sud du pont Mirabeau jusqu'au terminus à Saint-Pierre-des-Corps, un linéaire de 5 kilomètres sera réaménagé et 2 kilomètres seront en site propre.

Son tracé a été défini afin qu'il s'intègre dans un réseau de transports collectifs urbains cohérent et performant. **15 nouveaux bus articulés seront acquis** pour exploiter cette ligne forte du futur réseau de transport en commun. La vitesse commerciale attendue est de 18 km/h. Des bus circuleront toutes les 6 minutes 30 en heure de pointe. La fréquentation estimée est de 17 200 voyages par jour.

- **l'extension du centre de maintenance** situé au nord de Tours.

Le projet prévoit également l'extension du centre de maintenance des tramways, afin d'accueillir les rames nécessaires à l'exploitation de la ligne 2. **19 nouvelles rames seront acquises** dans le cadre du projet, dont 2 qui viendront renforcer le parc de rames de la ligne A à propos de laquelle il est estimé que la fréquentation va augmenter avec l'arrivée de la ligne 2.

1.2 Présentation du maître d'ouvrage

La maîtrise d'ouvrage du projet est assurée par le Syndicat des mobilités de Touraine (SMT)¹ qui exerce, en tant qu'Autorité Organisatrice des Mobilités, l'intégralité des missions relevant

¹ Lors du lancement de la concertation, la maîtrise d'ouvrage était assurée directement par Tours Métropole Val de Loire, la création du SMT n'étant intervenue que postérieurement, le 1^{er} janvier 2019. Cette évolution a été sans incidence sur la conduite du projet.

de la compétence « mobilité » de ses membres, sur le périmètre de Tours Métropole Val de Loire et des trois communes de Vernou-sur-Brenne, Vouvray et La Ville-aux-Dames². Ses principales missions consistent à :

- organiser l'exploitation et le développement du réseau de transports en commun urbains dit Fil Bleu ;
- élaborer le Plan de Mobilités (PDM) pour l'ensemble des 25 communes ;
- mettre en place les équipements et les infrastructures nécessaires au développement des transports en commun ;
- développer les services de mobilités actives et soutenir de nouvelles mobilités (autopartage, covoiturage, etc.) ;
- organiser la mobilité des personnes à mobilité réduite et faciliter l'accessibilité au réseau.

Le dossier soumis à l'enquête publique a été élaboré sous la direction du maître d'ouvrage délégué, Transamo/La SET, agissant au nom et pour le compte du maître d'ouvrage, et qui a été le seul interlocuteur de la commission d'enquête durant toute l'enquête publique.

L'enquête publique intervient après une longue phase de concertation, débutée en 2017, qui a conduit le maître d'ouvrage à faire évoluer le projet avant de finaliser celui-ci tel qu'il est présenté dans le dossier soumis à enquête.

1.3 Objet et objectif de l'enquête publique

La présente enquête est une enquête publique unique³ préalable à la réalisation du projet *Ligne2Tram*. Elle porte sur :

- une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet *Ligne2Tram* ;
- une enquête parcellaire ;
- une enquête portant sur la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme des communes de Tours et Chambray-lès-Tours ;
- une enquête publique relative aux autorisations de porter atteinte aux arbres d'alignement pour les communes de La Riche, Tours et Chambray-lès-Tours ;
- une enquête publique pour la dérogation à la protection des espèces protégées

Pour ces deux derniers objets, l'enquête publique se substitue à la participation du public par voie électronique requise par le Code de l'environnement.

Par ailleurs, la thématique des eaux pluviales fait l'objet d'une procédure qui lui est propre, IOTA, en marge de la procédure de DUP. Il s'agit d'une procédure de déclaration et non d'autorisation. Le projet est également soumis à une démarche de déclaration de modification d'une ICPE pour le centre de maintenance.

A l'issue de la procédure, le préfet d'Indre-et-Loire est l'autorité compétente pour se prononcer sur :

- la déclaration d'utilité publique du projet ;
- la mise en compatibilité des PLU de Tours et Chambray-lès-Tours ;
- la cessibilité des parcelles nécessaires à sa réalisation et susceptibles d'être acquises par voie amiable ou par voie d'expropriation ;
- l'autorisation de porter atteinte aux allées et alignements d'arbres ainsi que la dérogation à la protection des espèces protégées.

² Soit 25 communes au total sur un territoire de 311 508 habitants.

³ La procédure d'enquête publique unique a pour objectif l'information et la participation du public afin de recueillir ses observations et propositions sur les bases d'un dossier préparé par le porteur du projet. Elle a également pour objectif de recueillir l'avis et les conclusions personnelles et motivées de la commission d'enquête. Ces éléments constituent ainsi une aide à la décision pour l'établissement du projet définitif et pour l'autorité chargée de délivrer les autorisations requises.

1.4 Préparation de l'enquête publique

Par décision N° E24000084/45 du 30 mai 2024, Monsieur le Président du Tribunal Administratif d'Orléans a désigné une commission d'enquête de trois membres composée comme suit :

- président : Monsieur Bernard DUCATEAU (liste d'aptitude du Cher) ;
- membres titulaires : Madame Nicole TAVARES (liste d'aptitude d'Indre-et-Loire) et Monsieur Pascal PICARD (liste d'aptitude du Loir-et-Cher)

Chaque membre a adressé au Tribunal Administratif une **déclaration attestant sur l'honneur ne pas être intéressé à l'opération à titre personnel** ou en raison de ses fonctions.

La concertation entre la commission d'enquête et l'autorité organisatrice en vue de préparer l'arrêté préfectoral d'ouverture d'enquête s'est effectuée conformément à la réglementation.

L'arrêté préfectoral n° SAIPP/BE/24-15 du 25 juillet 2024 a prescrit l'ouverture de l'enquête publique unique du lundi 23 septembre 2024 à 14 heures au jeudi 31 octobre 2024 à 17 heures, soit durant 39 jours consécutifs. Cet arrêté précise en particulier les conditions de déroulement de l'enquête et en rappelle les règles. Le siège de l'enquête a été fixé en mairie de Tours-1 à 3 rue des Minimes 37926 TOURS CEDEX.

Plusieurs visites des lieux ont permis à la commission d'enquête de prendre connaissance de la totalité du parcours de la ligne 2 du tramway et du BHNS, ainsi que des aménagements annexes (parkings-relais et centre de maintenance), faisant l'objet d'une présentation par le maître d'ouvrage, précisant plus particulièrement les points les plus sensibles du projet.

Durant la préparation de l'enquête, la commission a rencontré les maires de Tours, de Joué-lès-Tours, la seconde adjointe⁴ de la municipalité de Saint-Pierre des-Corps.

Conclusion partielle

La préparation de l'enquête publique s'est déroulée conformément à la réglementation. La commission note une forte implication des services de la préfecture, tout comme celle du maître d'ouvrage délégué, durant toute la préparation de l'enquête publique, qui a duré exceptionnellement plus de trois mois, pour qu'elle se déroule dans les meilleures conditions.

1.5 Information du public :

L'avis d'enquête a fait l'objet de quatre publications légales par la presse locale dans deux journaux diffusés sur le département d'Indre et Loire : la Nouvelle République des 5 et 26 septembre 2024 et La Nouvelle république édition hebdomadaire du dimanche des 8 et 29 septembre 2024.

L'avis d'enquête publique a été affiché dans les formes réglementaires dans les mairies lieux de l'enquête, sur les divers panneaux d'affichage public ainsi que sur des panneaux temporaires implantés tout au long des voies (117 affiches format A2 sur fond jaune).

L'avis d'enquête a également été publié sur le site internet de la Préfecture d'Indre-et-Loire conformément à l'article R123-11 du Code de l'environnement.

Par ailleurs l'ouverture de l'enquête publique a fait l'objet d'articles d'informations sur le plan local dans le journal La Nouvelle République ainsi que sur son site internet. L'information a également été portée sur le site internet du Syndicat des mobilités de Touraine, sur les sites internet des communes concernées ainsi que sur divers autres médias.

⁴ Le maire ayant démissionné quelques semaines avant l'ouverture de l'enquête.

Conclusion partielle

Les moyens et les conditions d'information et d'affichage exigés par la réglementation ont été effectués dans les règles et dans les délais requis. L'ensemble de ces diligences ont été constatées et actées par voie de constats d'huissiers avant l'enquête et durant celle-ci. Quelques détériorations de l'affichage local implanté sur le tracé des lignes ont été constatées et les affiches ont été aussitôt remplacées par le maître d'ouvrage.

Les maires des communes lieux de l'enquête ont produit les certificats d'affichages de l'avis d'enquête et de l'arrêté préfectoral en mairie. Ces certificats confirment que cet affichage s'est effectué dans les conditions et les délais requis. Par ailleurs, l'enquête publique a bénéficié d'une forte médiatisation dans la presse locale et sur les réseaux sociaux, ce qui a certainement contribué à une participation importante du public (Cf. infra) et à une forte fréquentation des permanences.

Au bilan, l'information du public a été conforme à la réglementation.

1.6 Dossier d'enquête

Le dossier comporte 4 680 pages au format A3. Ce volume est justifié par le nombre d'études nécessaires juridiquement pour un projet de cette complexité. Le maître d'ouvrage a fait des efforts pour le rendre accessible notamment par l'adjonction d'un guide de lecture très didactique (pièce A). Une description sommaire du projet se voulant pédagogique est reprise pour chaque enquête et autorisation au risque d'être redondante.

Conclusion partielle

La commission a étudié et analysé tous les livrets qui constituent le dossier. Elle s'est concentrée sur les points les plus significatifs qu'elle a identifiés dans les diverses pièces et selon les questions posées pendant la durée de l'enquête. Elle a également relevé quelques anomalies ainsi que plusieurs figures ou plans reproduits qui étaient lisibles avec difficultés. Cela n'a pas eu de conséquence sur le déroulement de l'enquête.

Les membres de la commission d'enquête ont reçu du maître d'ouvrage par voie électronique une version provisoire du dossier le 25 juin 2024 et une version papier, actualisée le 3 septembre 2024. La commission note à cet égard que l'article R123-5 du code de l'environnement 4^e alinéa n'a pas été respecté⁵. Cette situation qui a rendu un peu plus difficile le travail « d'appropriation du projet » par la commission, n'a eu cependant aucune incidence sur le déroulement de l'enquête.

De plus, la commission d'enquête a écouté, recensé, mesuré et étudié tout au long de l'enquête et lors des permanences les remarques formulées et la façon dont le public a appréhendé le dossier. Elle note à cet égard :

- *que la nature du projet mais surtout le volume des documents à consulter allié à la complexité de la réglementation ont quelque peu rebuté les visiteurs et/ou lecteurs, même les plus avertis ;*
- *que bien qu'il s'agisse d'un avant-projet, le public aurait souhaité des plans plus détaillés, à une échelle permettant de mieux comprendre les aménagements prévus ;*
- *que le public rencontré durant les permanences, plutôt âgé, a souvent eu du mal à situer sa rue ou retrouver sa parcelle, l'orientation des figures n'étant pas constante tout au long du dossier.*

Au bilan, la commission estime que le dossier est conforme à la réglementation et qu'il s'agit d'un dossier de bonne facture, largement illustré.

⁵ Art R123-5 du code de l'environnement 4^e alinéa : « Avant publication de l'arrêté d'ouverture d'enquête, l'autorité compétente pour ouvrir et organiser l'enquête adresse au commissaire enquêteur ou à chacun des commissaires enquêteurs, ainsi qu'aux suppléants, une copie du dossier complet soumis à enquête publique en format papier et en copie numérique ».

1.7 Déroutement de l'enquête publique

L'enquête publique s'est déroulée conformément à la réglementation et à l'arrêté préfectoral n° SAIPP/BE/24-15 du 25 juillet 2024 dans les locaux des mairies concernées du 23 septembre 2024 au 31 octobre 2024 inclus.

Les membres de la commission d'enquête ont tenu sept permanences⁶ de trois heures dans chacun des lieux de l'enquête, ainsi qu'une permanence « hors les murs », de trois heures, sur le marché de Strasbourg le 26 septembre 2024, afin d'informer le public et de recueillir ses observations et propositions.

Durant toute l'enquête, un dossier complet ainsi qu'un registre d'enquête publique destiné à recueillir les observations ont été mis à la disposition du public dans un local fixe de chacun des lieux d'enquête aux heures d'ouverture au public. L'intégralité de ces documents a été régulièrement contrôlée par des agents des mairies concernées ainsi que par la commission d'enquête lors des permanences et aucun incident n'a été à déplorer.

Dans le cadre de la dématérialisation des enquêtes publiques un site internet dédié a été créé, permettant de consulter le dossier d'enquête et d'accéder à un registre électronique destiné à recueillir les observations et propositions du public. Une adresse de messagerie dédiée a par ailleurs été mise à disposition. En outre un poste informatique dédié a été installé et mis à disposition du public au siège de l'enquête pour consulter le dossier par voie électronique.

Durant l'enquête publique, la commission a rencontré les maires de Chambray-lès-Tours, La Riche et Saint-Avertin, ainsi que le président de la CCI 37.

Après clôture de l'enquête, la commission d'enquête a établi un procès-verbal de synthèse de l'ensemble des observations et propositions recueillies en cours d'enquête. Ce document a été remis et commenté au maître d'ouvrage le 12 novembre 2024 (Cf. annexe 15). Sur les bases de ce procès-verbal de synthèse, le maître d'ouvrage a produit un mémoire en réponse remis à la commission d'enquête le 27 novembre 2024 (Cf. annexe 16). La commission d'enquête a remis son rapport, ses conclusions et ses avis motivés le mardi 10 décembre 2024.

Conclusion partielle

La commission estime que toutes les personnes qui ont souhaité s'exprimer ont eu la possibilité de le faire. Elle estime également que l'enquête publique s'est déroulée dans un climat serein et dans de bonnes conditions. Le public a toujours été d'une grande courtoisie. Aucun incident n'a été constaté durant son déroulement avec une forte participation du public. La commission note cependant quelques événements qui n'ont eu aucune incidence sur le déroulement de l'enquête :

- *-la disparition de plusieurs documents qui ont été remplacés très rapidement par le maître d'ouvrage ;*
- *à Saint-Pierre-des-Corps, l'installation d'un barnum à proximité immédiate d'une permanence avec distribution de tracts invitant le public à participer à l'enquête publique ;*
- *l'organisation d'une réunion publique sur le projet durant l'enquête publique par un élu de l'opposition municipale (Tours).*

Enfin, la commission estime que le maître d'ouvrage a répondu d'une manière détaillée à toutes les questions et remarques formulées durant l'enquête publique.

Au bilan, l'enquête publique s'est déroulée conformément à la réglementation et à l'arrêté préfectoral évoqué supra.

⁶ Les 23 septembre, les 1^{er}, 5, 12, 15, 25 et 31 octobre 2024.

1.8 Participation du public

Les chiffres suivants caractérisent l'intérêt du public pour cette enquête publique :

- le registre numérique a enregistré 983 contributions auxquelles il faut ajouter 104 contributions reçues par mail, soit un total de **1 087 contributions numériques**. C'est un chiffre très important pour une enquête publique, qui témoigne d'une bonne participation du public ;
- **212 contributions sur les registres papier**, écrites manuscritement sur l'un des registres, ou déjà rédigées et déposées pour être annexées au registre, ou encore adressées par courrier, à annexer également au registre ;
- soit un **total de 1299 contributions** ;
- globalement (hors pétitions) environ **50 % des contributions sont défavorables au projet, environ 25 % sont favorables ou favorables avec réserve(s), les 25 % restants étant neutres ou réservées** ;
- deux pétitions : **l'une de 1046 signataires**, déposée par le maire de Saint-Avertin, validée, l'autre de 82 signataires déposée par le groupe d'opposition municipale « à GaucheS toute » de Saint-Pierre-des-Corps, pour laquelle **seules 5 signatures** ont pu être validées ;
- pendant la durée de l'enquête, il y a eu **3025 téléchargements et 3572 visualisations** sur le site internet du registre d'enquête par le public .

Parmi les thématiques évoquées le plus souvent, c'est très nettement le thème du **coût du projet et de l'augmentation possible des impôts** qui préoccupe le plus le public. Viennent ensuite, sans surprise, dans l'ordre des préoccupations :

- toutes les problématiques liées au passage du tramway sur le **Boulevard Jean Royer** (stationnement, les nuisances en général et plus particulièrement le bruit, les vibrations, la luminosité nocturne, l'atteinte à l'alignement des arbres, etc.) ;
- le **trafic** ; la thématique englobant la circulation, la coordination des mobilités, les déplacements ;
- la nécessité de **desservir Saint-Pierre-des-Corps** ;
- presque à égalité, le prolongement du tramway jusqu'à **La Papoterie** ;
- la **desserte des hôpitaux** ;
- les problématiques liées au BHNS : **circulation pont Mirabeau**, desserte limitée, etc. ;

Conclusion partielle

*La commission estime qu'il y a eu une **forte participation du public**, mais qu'un nombre conséquent de contributeurs n'ont pas lu le dossier. A cet égard, l'avis de la MRAe et le mémoire en réponse du maître d'ouvrage qui constituent des documents majeurs de l'enquête publique, ont été « boudés » par le public car « noyés » dans la pièce L du dossier qui regroupait les avis des personnes publiques associées. La complexité du dossier et le nombre de documents peuvent expliquer la situation.*

En lien avec la conclusion partielle évoquée supra, la commission estime également que de très nombreuses questions posées par le public trouvaient réponse dans le dossier d'enquête.

La commission note également que :

- *les contributions viennent majoritairement de Tours, Saint-Pierre-des-Corps et Saint-Avertin ;*
- *les habitants de Joué-lès-Tours se sont sentis très peu concernés par l'enquête publique. Il n'y a d'ailleurs qu'une seule contribution sur le registre papier de la mairie ;*

- les habitants de la couronne métropolitaine ont également très faiblement participé ;
- les habitants du boulevard Jean Royer et des rues adjacentes, ont fortement participé à cette enquête publique pour exprimer leur opposition au projet et leurs préoccupations.

2 Conclusions motivées par thème

En s'inspirant des thématiques qui ont été mises en exergue dès l'ouverture de l'enquête publique et à travers le classement dans le registre numérique Publilégal, la commission d'enquête a sérié les questions dans la synthèse adressée au MO.

A la réception du mémoire en réponse, et en empruntant le même schéma, ci-après les contributions comme les réponses du maître d'ouvrage sont synthétisées, et chaque thème fait l'objet d'une conclusion partielle. Les réponses aux contributions à caractère particulier et référencées infra, sont à consulter dans le mémoire en réponse à la page indiquée.

2.1 Economie générale du projet

Les contributions évoquant les aspects financiers du projet sont très nombreuses⁷ et très majoritairement défavorables. **Le sujet le plus souvent abordé est celui du coût**, jugé trop élevé. Beaucoup de chiffres sont mis en avant, la plupart du temps non étayés. Le fait que les coûts annoncés dans le dossier reposent sur une base datant de 2018 contribue à cette confusion sur les chiffres.

En parallèle, les déposants s'inquiètent du **financement de cet investissement**, dont la plupart craignent qu'il soit nécessaire de recourir à l'impôt pour l'assurer. L'importance des sommes consacrées à ce projet ne risque-t-elle pas d'empêcher la Métropole d'investir dans d'autres domaines tout aussi importants⁸. Les interrogations conduisent certains à **rejeter le projet en bloc**, d'autres s'interrogent sur le **choix du tramway** par comparaison avec d'autres moyens de transport en commun, d'autres encore proposent **l'abandon de certaines parties du tracé** pour alléger les coûts. Le tracé lui-même est remis en cause, les prévisions de transport de voyageurs étant faibles aux yeux des contributeurs qui estiment que d'autres dessertes auraient été plus « rentables » (Saint-Pierre-des-Corps, la gare SNCF par exemple).

Le fait que, dans l'analyse socio-économique, le calcul « normalisé » de la rentabilité conduise à une VAN-SE⁹ négative à hauteur de 18 Millions d'Euros entretient cette inquiétude.

Réponse du maître d'ouvrage

Dans sa réponse, le Maître d'ouvrage convient qu'effectivement le coût de 419 200 000 €HT est aux conditions économiques de novembre 2018. **Actualisé aux conditions économiques de septembre 2023 il s'élève à 495 000 000 €HT (Cf. annexe 1)**. Ce coût n'intègre pas les frais financiers non connus à ce jour. Cette enveloppe budgétaire intègre tous les coûts, excepté les éventuelles opérations urbaines d'accompagnement qui concernent des aménagements qui pourraient être réalisés de façon connexe au projet¹⁰.

Il confirme les recettes liées aux subventions obtenues auprès des différents financeurs¹¹. Le SMT porte donc le projet à hauteur de 409 460 000€ par **ses fonds propres, des emprunts et des subventions de TMVL**. Concernant les acquisitions foncières, leur montant prévisible

⁷ Thème abordé dans 440 contributions, dont 341 défavorables.

⁸ Sécurité, éducation, culture, maintien du patrimoine, etc.

⁹ VAN-SE : Valeur Actualisée Nette Socio-Économique.

¹⁰ Hors périmètre d'aménagement.

¹¹ L'Etat par l'appel à projets du Grenelle 4 pour le Transport en Commun en Site Propre, à hauteur de 42 040 000€, l'Etat par les financements DSIL et FNADT à hauteur de 5 650 000€, le Conseil régional par le CPER à hauteur de 850 000€, le Conseil régional par le CRST à hauteur de 20 000 000€ et Tours Métropole Val de Loire à hauteur de 17 000 000€.

reste aujourd'hui dans les prévisions initiales. Le MO confirme par ailleurs la VAN-SE négative de -18 millions d'euros et le taux de rentabilité interne de 4,2, inférieur au taux d'actualisation en vigueur (4,5). Il argumente sur l'intérêt du projet pour le territoire et rappelle que l'utilité publique d'un projet doit s'apprécier en fonction de l'ensemble des intérêts que le projet représente eu égard aux inconvénients¹².

Conclusion partielle

Les réponses apportées par le MO clarifient les données chiffrées, elles précisent les coûts et le financement en valeur septembre 2023.

*Les appréciations concernant la rentabilité socio-économique du projet à travers la **VAN-SE** et le **TRI (taux de rendement interne)** demeurent cependant moins convaincantes, s'appuyant sur des appréciations subjectives par nature (conséquences sur le site et le paysage par exemple).*

*L'actualisation des coûts ne peut, par ailleurs, que **dégrader ces indicateurs**. Il appartiendra au MO de **rechercher des économies** dans la définition du projet, préalablement au lancement des consultations d'entreprises et d'être extrêmement vigilant pour que les enveloppes annoncées ne dérapent pas lors de la réalisation des travaux.*

2.2 Boulevard Jean Royer

Une focalisation sur cette artère et les rues adjacentes ! Les riverains se sont fortement mobilisés notamment lors de la permanence « hors les murs », Place de Strasbourg.

Beaucoup contestent ce tracé qui a été préféré à celui du boulevard Béranger retenu à l'origine. Les riverains s'élèvent contre les nuisances qu'ils vont devoir subir et les conséquences induites :

- **sur l'environnement** avec la destruction de tous les arbres qui apportent de l'ombre et constituent des « îlots » de fraîcheur ;
- **sur la santé humaine** lors de la phase travaux puis dans l'exploitation : le bruit avec des niveaux sonores annoncés qu'ils estiment sous-évalués, l'éclairage, les vibrations, les champs magnétiques statiques ;
- **sur le trafic** avec les reports de flux sur les voies adjacentes, le stationnement, la largeur des trottoirs, la place réservée aux piétons et aux cyclistes, l'accès à une école ;
- **sur le quotidien** : la collecte des ordures ménagères, les points d'apport volontaire, l'accessibilité globalement pour les personnes âgées et/ ou à mobilité réduite ;
- **sur les activités commerciales et médicales** : quid du stationnement des VSL accompagnant des patients dans les cabinets médicaux, approvisionnement des commerces avec l'accès à la « dalle », les exploitations artisanales ;
- **sur les travaux adjacents** : refaire ou revoir les collecteurs d'EP et les canalisations ainsi que les incidences « collatérales » du ruissellement des EP chez les riverains ;

Les observations n° 43 : Résidence Rabelais (contribution n° 177) ; n° 44 : 76 rue Bobillot (n°1255), n° 45 : 58 rue Auguste Chevalier (n° 1254), n° 47 : 49 bis boulevard Marchand Duplessis (n°230) et n° 47 : 173 bis boulevard Jean Royer (n°860) trouvent des réponses circonstanciées pages 68, 69 et 70 du mémoire en réponse du porteur de projet.

Réponse du maître d'ouvrage

Sur les critères qui ont présidé au choix du tracé, le MO renvoie à la pièce E du dossier.

Sur l'environnement : le MO répond que 26 arbres seront replantés et les 4 platanes à hauteur de la place de Strasbourg seront maintenus. Aucune intervention sur les bâtiments riverains n'est prévue pour compenser la hausse de température.

¹² Atteinte à la propriété privée, coût d'investissement, inconvénients d'ordre social ou atteinte à d'autres intérêts publics, etc.

Sur la santé humaine : le MO renvoie aux différentes pièces G du dossier de l'étude d'impact et de ses annexes qui contiennent les réponses détaillées aux questions posées.

-Sur l'impact sonore : dans certains secteurs, l'arrivée de la ligne 2 entrainera une baisse du niveau sonore ; seuls trois bâtiments nécessiteraient un isolement de façade, rue de la mairie à La Riche. Sur le boulevard Jean Royer, « ...les niveaux sonores enregistrés liés au comptage routier ont permis une bonne caractérisation du bruit... ».

Sur l'impact vibratoire : au niveau du boulevard Jean Royer, « une voie sur dalle flottante sera mise en place » Le MO ne prévoit pas d'autres protections acoustiques que celles définies dans l'étude d'impact. Celles-ci répondant à la réglementation en vigueur pour ce type de projet. Il reste cependant attentif à « tous les cas particuliers d'électrosensibilité qui seraient signalés au SMT ».

Sur le trafic, « A compter du 1er janvier 2025 les principaux axes routiers de la ville de Tours auront une vitesse limitée à 30 km/h ». Cette réglementation devrait participer à une atténuation des nuisances sonores. L'itinéraire cyclable continu de cette artère ne sera pas restitué dans sa totalité et les cyclistes devront emprunter les voies parallèles. En général, il restera 4m, à minima 2m, de part et d'autre de la plateforme du tramway pour restituer les fonctionnalités urbaines dont les trottoirs. La rue Bobillot restera accessible aux véhicules pour accéder à l'école.

En phase travaux, les entreprises seront tenues au respect des règles contractuelles du CC FEC (coordination et méthodes à respecter concernant l'ensemble des aléas des chantiers). Pendant toute la durée des travaux, des réunions d'informations publiques seront organisées par secteur, afin d'informer sur le calendrier et les impacts des travaux et d'identifier d'éventuelles contraintes (livraisons, accès piétons, accès riverains, stationnements...) afin de trouver des solutions adaptées à chaque situation.

Si toutes les **places de stationnement** supprimées ne seront pas compensées, le MO pour justifier sa démarche s'appuie sur des projets similaires qui affichent une réduction de 5% à 8% de la circulation et considère que l'impact des suppressions sera limité. De plus, une réflexion est menée pour introduire un tarif résidentiel. Les entrées charretières seront restituées dans leur fonctionnalité actuelle sauf le n° 162 du fait de l'implantation de la station Strasbourg¹³.

L'accessibilité aux cabinets médicaux ou paramédicaux ainsi qu'aux commerces sera limitée à 5 places en dépose-minute et 3 pour les livraisons. « ... en cas d'urgence, les trottoirs de 4m de largeur pourront être utilisés pour une dépose/prise en charge de type ambulances. » La collecte des OM ne sera pas impactée « ...sauf pour les habitations donnant sur la station Strasbourg ».

Les **travaux adjacents** sont prévus comme ceux des dévoiements de réseaux lorsque ceux-ci ne sont pas compatibles avec les travaux de réalisation de la ligne de tramway et/ou la future exploitation du système de transport tramway.

Conclusion partielle

La commission d'enquête ne peut rester indifférente aux inquiétudes voire au désarroi des riverains, à dominante plutôt âgée, dont le quotidien va être bouleversé notamment en raison de la suppression de toutes les places de parking sur une distance de 1,3 km avec très peu de reports possibles sur les voies adjacentes, et de l'abattage de quasiment tous les arbres, véritables îlots de fraîcheur lors de la période estivale.

*La commission estime cependant que le MO a répondu en général d'une manière détaillée aux questions et remarques formulées. Les réponses apportées sont **de nature à rassurer une partie des résidents** affectés par les nuisances tant en matière de bruit, qu'en matière de vibration et plus largement ce qui touche à la santé humaine. Toutefois la commission ne comprend pas la suppression de la campagne de mesures acoustiques à 6 mois pour la remplacer par une campagne à 1 an.*

¹³ Discussions en cours avec les propriétaires.

La commission prend acte de la volonté du MO **d'organiser des réunions d'informations publiques pendant toute la durée des travaux afin d'informer d'une part, sur le calendrier et d'autre part, d'évaluer les impacts des travaux ainsi que d'identifier les contraintes (livraisons, accès piétons, riverains, etc.**

La commission recommande d'assurer un **suivi rigoureux des travaux adjacents** comme le dévoiement des EP en ce en relation avec le concessionnaire afin de préserver les bâtiments riverains.

La commission estime **insuffisante la réponse donnée pour le ramassage des ordures des habitations donnant sur la station Strasbourg.**

La commission **s'interroge sur la pertinence de la coupe de tous les arbres de ce boulevard¹⁴**. Les contraintes d'insertion de la plateforme tramway reposent sur la réserve de zone libre de tout obstacle, soit 1,5m de part et d'autre du GLO¹⁵¹⁶. Sur le boulevard Jean Royer on dispose de 4 m à minima 2 m de part et d'autre de la plateforme¹⁷. La commission considère qu'une analyse affinée en s'inspirant de l'exemple d'Orléans (voir photo en annexe), aboutirait au « sauvetage » d'un maximum d'arbres notamment au droit du cabinet de kinésithérapie, restituant également des places de stationnement.

Au regard des **stationnements**, la commission retient que les discussions avec l'Armée se poursuivent pour définir précisément les surfaces qui seront cédées en vue de la réalisation d'un parking public avec une trentaine de places et cela sous réserve de l'organisation d'une enquête publique portant déclassement préalablement à la DUP.

La commission estime que les **pause-minute réservées aux cabinets médicaux et paramédicaux sont insuffisantes**. Pourquoi à l'instar de la ville de Poitiers ne pas matérialiser sur le sol un logo spécifique. Ces places dédiées seront rarement libres avec le turn-over des VSL. En outre « ...la possibilité d'utiliser les trottoirs pour une dépose/prise en charge de type ambulances... » semble très aléatoire au regard du code de la route si ce stationnement n'est pas matérialisé.

2.3 La desserte de Saint-Pierre-des-Corps

Les habitants de Saint-Pierre-des-Corps se sont fortement mobilisés dans les registres contre le projet et cela a notamment donné lieu à plusieurs actions avec plus ou moins d'efficacité. Beaucoup ne comprennent pas le projet, contestent les analyses du SMT et s'estiment **victimes d'une certaine forme d'exclusion, voire de mépris**, la desserte du centre commercial des Atlantes par le BHNS étant un mauvais signal qui leur est adressé¹⁸. Comme le soulignait un contributeur : « *Exclure Saint-Pierre-des-Corps du tracé de la 2ème ligne de tram, c'est exclure la ville la plus pauvre du département d'un projet de cohésion sociale et de transformation urbaine* ».

De nombreuses contributions expriment le souhait que la commune soit mieux desservie. Les arguments avancés portent sur :

- la nécessité de relier **la gare TGV** (12 000 voyageurs par jour) au centre-ville de Tours et donc à la gare ;
- le besoin de désenclaver le quartier prioritaire de **La Rabaterie**.

¹⁴ Sauf les 4 platanes à la station Strasbourg.

¹⁵ GLO : Gabarit Limite d'Obstacle.

¹⁶ Extrait du guide d'implantation des obstacles fixes à proximité des intersections tramways/voies routières du STRMTG (Service Technique des Remontées Mécaniques et des Transports Guidés).

¹⁷ Voir dessin page 23 de la pièce M3b.

¹⁸ Plusieurs expressions rencontrées dans les contributions : « c'est inadmissible », « c'est scandaleux », « c'est un gag », etc.

D'autres contributions proposent de poursuivre la ligne BHNS après le terminal des Atlantes jusqu'aux limites de la ville via l'avenue Jacques Duclos.

Réponse du maître d'ouvrage

Le MO revient sur les critères notamment de **fréquentation et de coût** qui l'ont conduit à ne pas desservir Saint-Pierre-des-Corps par le tramway. Il annonce également que le quartier prioritaire de **La Rabaterie sera mieux desservi** et que le niveau de service sera renforcé dans le futur réseau de bus restructuré. Des projets d'évolutions du réseau Fil Bleu pour **desservir la gare TGV** sont également en cours. Au-delà des Atlantes, le SMT n'a pas identifié de besoin justifiant une extension de la ligne.

S'agissant de l'absence de desserte de la gare TGV par le BHNS, le MO justifie son choix :

- par un potentiel plus important sur l'itinéraire proposé dans le projet ;
- par l'existence d'une offre ferroviaire performante qui existe entre la gare TGV et la gare de Tours.

Conclusion partielle

La commission entend les critères de rentabilité évoqués par le MO pour justifier son choix de ne pas desservir Saint-Pierre-des-Corps, mais qui restent des hypothèses. Elle estime que l'arrêt de la ligne BHNS aux Atlantes est difficilement compréhensible, ne bénéficiera aucunement aux Corpopétrussiens et donne un signal négatif à toute une population qui s'estime exclue du projet. Par ailleurs, la commission estime que la consultation des horaires SNCF entre la gare TGV et la gare de Tours ne permet pas de conclure à une offre performante, comme celle qui pourrait être offerte par une desserte par le BHNS.

*La commission estime donc que **la desserte de Saint-Pierre-des-Corps revêt un enjeu social plus important que le strict critère hypothétique de la rentabilité**, et propose que la ligne BHNS desserve la gare TGV de Saint-Pierre-des-Corps à partir du boulevard Mirabeau selon un itinéraire à déterminer. Cette desserte sera par ailleurs cohérente avec la requalification du parvis de la gare dont les travaux vont débuter en janvier 2025.*

2.4 La liaison CHRU Trousseau - La Papoterie

La liaison CHRU Trousseau – La Papoterie longue de 2,5 km, avec son parc relai associé, a été l'objet de nombreuses contributions. C'est d'ailleurs le sujet principal de la pétition¹⁹ portée par le maire de Saint-Avertin durant l'enquête. Généralement les avis défavorables sont argumentés avec les éléments suivants :

- le **coût important de la liaison**, estimé par le maire de Saint-Avertin à 90 M€ ;
- **l'inutilité de cette liaison** en raison de la faible densité de population ;
- la présence d'une **zone humide** à La Papoterie qui limiterait la capacité du parc relais à 200 places ;
- les **difficultés d'accès des véhicules de secours** (SDIS, SAMU, etc.) au CHRU ;
- **l'artificialisation** de terres agricoles ;
- le **report de la circulation** vers la rue de Cormery à Saint -Avertin.

Réponse du maître d'ouvrage

La localisation des parkings relais aux extrémités de la ligne 2 positionnés aux abords du périphérique facilitera le report modal. De plus, le parking relais de La Papoterie vise à traiter un point de congestion automobile parmi les plus névralgiques à l'entrée de la Métropole. La liaison permettra également de desservir le quartier de La Papoterie, le lycée agricole et une zone d'activité²⁰. Le coût de cette portion est estimé à 35 M€ HT, mais ce coût n'est pas consolidé.

¹⁹ 1°046 signatures validées.

²⁰ Les Aubuis-Jean Perrin : 200 établissements et 2 000 emplois.

Conclusion partielle

Le choix de prolonger le tramway du CHRU jusqu'à La Papoterie a des incidences importantes sur le coût du projet : construction de la double voie, réalisation de 2 stations, achat de rames supplémentaires pour maintenir le cadencement, etc. La circulation prioritaire des véhicules de secours semble par ailleurs difficile à garantir avec des voies uniques dans chaque sens sur une aussi longue distance. Par ailleurs, une simple vue satellite montre effectivement une faible densité de population sur une partie importante de la liaison.

Le succès du projet repose donc sur l'hypothèse de l'utilisation du tramway par une partie des conducteurs en provenance notamment du secteur de Loches/sud Touraine. Il n'y a à ce stade aucune certitude.

Cependant la suppression de cette liaison remettrait en cause l'idée générale du projet d'une ligne de tramway de « périphérique à périphérique » que la commission estime pertinente pour de multiples raisons²¹, la zone humide de La Papoterie étant « traitée » par des mesures ERC²² détaillées dans le dossier.

Aussi, la commission valide la liaison CHRU - La Papoterie mais en voie unique, solution qui semble plus adaptée à la situation et qui permettra par ailleurs de réaliser de substantielles économies et de maintenir deux voies montantes (sud/nord). La voie unique est une solution technique utilisée ailleurs, notamment à Bordeaux, Orléans, Valenciennes, etc.

2.5 La desserte des deux hôpitaux

La position des stations du tramway par rapport à l'entrée des hôpitaux Bretonneau et Trousseau a souvent été jugée peu satisfaisante par le public.

Réponse du maître d'ouvrage

Le projet ne prévoit pas de navette entre les stations et les points d'accueil des hôpitaux, ce sujet étant décorrélé du projet. Toutefois une réflexion est en cours dans le cadre de la restructuration du réseau de bus à l'horizon 2028.

Conclusion partielle

La commission prend note de la réponse du MO, et souligne que les nouveaux bâtiments de l'hôpital Trousseau seront plus proches de la station de tramway et qu'il est souvent nécessaire dans les grands hôpitaux (y compris monoblocs), de marcher plusieurs centaines de mètres entre l'accueil et les services/plateaux techniques, et d'un service à l'autre.

2.6 Place de la Liberté

La Place de la Liberté, sur laquelle les lignes A et 2 ont un tronçon commun, que longe la ligne BHNS et sur laquelle s'arrêtent plusieurs lignes de bus fait de celle-ci, selon l'expression du MO un « **pôle multimodal majeur** ». La configuration prévue suscite de nombreuses observations, parmi lesquelles dominant les questions sur les correspondances entre les différents équipements projetés :

- quelle est la réalité du nœud ferroviaire qui devrait permettre une exploitation en « étoile », autorisant les dessertes entre les antennes de la ligne A (vers Vaucanson et vers Joué-lès-Tours) et celles de la ligne 2 (vers La Riche et vers Chambray-lès-Tours) alors que le projet ne prévoit qu'un tronçon commun et oblige à un changement pour effectuer ces trajets ? Notamment les accès à la gare et à l'hyper centre de Tours ne peuvent se faire qu'avec un changement de ligne à la station Charcot. Beaucoup de contributeurs observent qu'il sera plus rapide, dans la configuration prévue, de prendre d'autres moyens de transport existants (bus notamment) que le tramway ;

²¹ Notamment environnementales avec une baisse de la pollution atmosphérique locale, une réduction des nuisances sonores, une réduction de l'insécurité routière. Ce choix permet également un report modal.

²² Mesures ERC : mesures qui visent à « éviter, réduire, compenser » avec pour objectifs d'éviter les atteintes à l'environnement, de réduire celles qui n'ont pu être suffisamment évitées et, si possible, de compenser les effets notables qui n'ont pu être ni évités, ni suffisamment réduits.

- la densité du trafic prévu (2 lignes de tramway, plusieurs lignes de bus) n'est-elle pas incompatible avec la régularité nécessaire du fonctionnement ?
- le rallongement du quai de la station Charcot est-il possible pour permettre la présence simultanée de rames des deux lignes et ainsi faciliter les correspondances ?
- les rames de la ligne 2 sont remisées au centre de maintenance et rejoignent leur ligne d'exploitation en début de service commercial. Voyageront-elles à vide entre Vaucanson et la Place de la Liberté ou assureront-elles la desserte des stations sur la ligne ?
- plusieurs observations portent sur l'absence de correspondance réelle entre le Tram2 et la ligne BHNS, une distance d'environ 300 m existant entre les stations Charcot(Tram2) et Liberté (BHNS) ;
- des personnes à mobilité réduite ont fait part de leurs attentes sur le projet, espérant des évolutions au regard de l'expérience de la ligne A (nature des revêtements de sol, ressauts au niveau des rails sur les passages piétons, ...) et craignant des distances trop importantes dans certains cas ;
- les aménagements vélos n'apparaissent pas clairement précisés pour certains contributeurs.

Réponse du maître d'ouvrage

Les réponses du MO apportent des éléments dont certains ne figuraient pas expressément dans le dossier. Notamment, **l'exploitation en étoile est possible**, elle nécessite cependant des études et des aménagements supplémentaires (systèmes d'exploitation et signalisation ferroviaire essentiellement). Des conséquences pourraient également exister sur le dimensionnement du matériel roulant (nécessité possible de davantage de rames). Le MO n'exclut donc pas cette disposition qu'il renvoie à des études ultérieures sur l'évolution du réseau de transports en commun en site propre.

Le dimensionnement du réseau et des aménagements a bien pris en compte les trafics prévus, qui pourront être absorbés dans la nouvelle configuration. Si la reconfiguration des stations n'est pas possible, « une optimisation visant à réduire les émergences et mobiliers techniques pourrait être étudiée » pour augmenter la capacité des quais.

Le rapprochement des stations BHNS et Tram2 a fait l'objet d'une étude détaillée qui montre un surcoût important (450 000 € pour la construction d'une nouvelle station), et une dégradation du service rendu qui serait liée à cet aménagement.

Conclusion partielle

La réponse du Maître d'ouvrage « ne ferme pas la porte » à une évolution, demandée par beaucoup de contributeurs, d'un fonctionnement « en étoile » des tramways. Il apparaît qu'il semblerait intéressant que l'étude évoquée puisse être menée, au moins à un niveau d'avant-projet, dans un délai rapide, et éventuellement avec un calendrier de mise en œuvre, afin d'apporter une réponse étayée à cette demande. Concernant les aménagements, la commission regrette que les dispositions prévues ne répondent pas totalement aux besoins des personnes à mobilité réduite, une correspondance sur 300 m n'apparaissant pas acceptable.

2.7 Le trafic

Cette thématique englobe de multiples sous-thèmes : la circulation, la coordination des mobilités, les déplacements, etc. On ne retiendra ici que la question des futures lignes de bus, question souvent soulevée, et celle de l'articulation du projet avec le SERM. Pour ce qui concerne les problématiques relatives au trafic, au sens large, sur le boulevard Jean Royer, elles sont traitées au chapitre 2.2.

Réponse du maître d'ouvrage

S'agissant des futures lignes de bus, la délégation de service public étant en cours de renouvellement, le réseau de bus n'est pas exactement défini à ce stade. Pour ce qui concerne l'articulation du projet avec le SERM, le MO qui évoque des études en cours, annonce que les deux projets seront complémentaires, permettant une desserte et un maillage fin du territoire.

Conclusion partielle

Beaucoup de contributeurs attendaient une réponse à cette question pour savoir, en simplifiant, si la ligne de bus qu'ils empruntent actuellement sera toujours en service lors de la mise en service du tramway. Ils seront déçus. S'agissant du SERM évoqué plusieurs fois par les hommes/femmes politiques, la commission retient que le projet n'est pas à opposer au SERM car les échéances et les empreintes spatiales sont différentes. De plus, le projet de SERM Touraine en est à ses tous débuts.

2.8 BHNS

Cette thématique a été très souvent abordée sous l'angle de la préférence du BHNS par rapport au tramway, avec pour argumentaires principaux : les coûts et la souplesse de reconfigurer le réseau en fonction du besoin. La commission a noté également la contribution d'un collectif des Riverains Mirabeau qui demande notamment que le BHNS soit en site propre.

Réponse du maître d'ouvrage

La mise en place de voies propres pour le BHNS sur la rue Mirabeau aurait impliqué l'abattage des arbres et il a été décidé de conserver les arbres.

Conclusion partielle

La commission note le souci du MO de conserver les arbres de la rue Mirabeau.

2.9 Les expropriations

Les expropriations ont été peu abordées. Les contributions concernent essentiellement les expropriations rue de la Mairie, à La Riche, et plus particulièrement les garages qui se trouvent sur les parcelles AP420, AP 419 et AP 435, les propriétaires ne comprenant pas le besoin d'exproprier l'ensemble des garages, bien au-delà du besoin lié au projet de tramway. Une autre problématique, de nature différente est liée à l'expropriation de la parcelle AP 846 et à la démolition d'un mur d'une maison d'habitation qui se trouve sur la parcelle AP 847

Réponse du maître d'ouvrage

S'agissant des parcelles AP 419 et 420, le MO précise qu'au stade actuel, seuls les 4 premiers garages de chaque rangée sont directement impactés par le projet, et ont vocation à être démolis. Les autres font l'objet de négociation à l'amiable et se trouvent en dehors du périmètre de la DUP.

Pour ce qui concerne la parcelle AP 435, l'ensemble des garages a vocation à être démoli pour libérer de l'espace au projet et à la restitution de fonctionnalités urbaines.

Enfin, le MO précise qu'il n'est pas prévu de démolir, même partiellement la maison d'habitation qui se trouve sur la parcelle AP 847.

Conclusion partielle

Il apparaît clairement que tous les garages situés sur les parcelles AP 419 et AP 420 ne seront pas démolis pour les besoins du projet. Pourtant c'est bien l'ensemble des deux parcelles qui figure sur le plan parcellaire²³ avec la couleur indiquant en légende « surface à acquérir », et tous les propriétaires des garages²⁴ ont été informés individuellement de leur expropriation, par courrier recommandé avec accusé de réception. Pour la parcelle AP 435, la commission

²³ La Riche PLANCHE 1/2.

²⁴ Voir Pièce K.

n'est pas convaincue du besoin d'exproprier. Enfin s'agissant des parcelles AP 846 et 847, la réponse du MO apparaît satisfaisante.

3 Analyse bilantielle

3.1 Généralités

L'enquête de DUP obéit à des règles juridiques précises découlant de la jurisprudence du Conseil d'Etat du 28 Mai 1971 dit « Ville Nouvelle Est ». Dans le cadre d'une DUP, il convient notamment de mesurer si l'intérêt général l'emporte sur les expropriations nécessaires à la réalisation du projet, car « *nul ne peut être contraint céder sa propriété, si ce n'est pour cause d'utilité publique et moyennant une juste et préalable indemnité*²⁵ ».

Il est donc nécessaire d'apprécier l'utilité publique d'un projet en appliquant la "théorie du bilan" qui prend en compte l'intérêt de l'opération projetée, ses objectifs, mais aussi les divers inconvénients. Ainsi, cette analyse bilantielle permet de vérifier s'il existe un rapport raisonnable de proportionnalité entre les moyens employés et le but visé.

3.2 Préambule

La commission d'enquête a établi une analyse bilantielle comportant 3 étapes :

- caractère d'intérêt général du projet ;
- nécessité de recourir à l'expropriation ;
- bilan coûts/avantages de la réalisation du projet avec les critères suivants :
 - intérêt économique du projet ;
 - acceptabilité sociale du projet ;
 - qualité et cadre de vie ;
 - effets sur l'environnement.

La commission d'enquête attribue, pour chacun des points listés, une évaluation qualitative matérialisée par une graduation de 5 couleurs. Le niveau 1 représente le rejet de l'affirmation, et le niveau 5 son approbation :

1	2	3	4	5

Cette approche bilantielle qualitative et non quantitative, qui s'appuie sur la connaissance du dossier, les observations du public et les réponses du maître d'ouvrage, permet à la commission d'enquête de fonder son avis et ensuite prendre une décision sur l'intérêt public ou pas du projet de réalisation du projet *Lignes2tram*.

3.3 Le caractère d'intérêt général du projet

Les objectifs de ce projet qui s'articulent autour des axes environnementaux, climatiques et économiques sont :

- **d'offrir de meilleurs services** y compris pour les populations sensibles,
- **de proposer une nouvelle offre de transport** en commun (tramway et BHNS) améliorant la desserte du territoire ;
- **de favoriser le report modal** de la voiture vers les transports en commun. De plus, il intègre la réalisation de deux nouveaux P+R au droit des terminus de la **ligne2 du tramway** La Riche et Chambray-lès-Tours, permettant les pratiques intermodales ;
- **d'améliorer le cadre de vie**. Le projet permettra de proposer une offre de transport alternative à l'utilisation des véhicules personnels. Il participera en conséquence à la réduction des émissions de gaz à effet de serre générées par le trafic routier. De plus le tramway sera alimenté par un **système électrique non polluant**.

²⁵ Article 545 du Code civil.

- d'améliorer l'attractivité du territoire ;
- de répondre à la densification urbaine ;
- de développer des modes de transport doux.

Les modes de transport à l'heure actuelle sont insuffisants	Vert
Les modes de transport seront insuffisants à l'horizon 2035	Bleu
Le projet dessert des bassins de vie et d'activité importants sur Tours et La Riche	Bleu
Le projet dessert des bassins de vie et d'activité importants sur Chambray-les-Tours	Vert
Le projet desservira-t-il des bassins de vie et d'activité importants sur Saint-Pierre-des-Corps ?	Rouge
Seul le tramway peut être envisagé au regard du nombre de voyageurs à transporter	Jaune
Le tracé est le seul envisageable	Vert
L'impact sur la circulation viaire le long du tracé sera positif	Jaune
L'impact sur la circulation viaire dans les quartiers adjacents au tracé sera positif	Jaune
Le projet facilite les reports modaux	Vert
Le projet desservira les hôpitaux	Jaune
Les interconnexions avec les autres modes de transport en commun sont optimisées	Jaune
Le projet est complémentaire avec le SERM	Vert
Le projet améliore les temps de parcours	Jaune
Synthèse	Vert

3.4 Nécessité de recourir aux expropriations

Compte tenu des objectifs poursuivis, et malgré le recours à la négociation amiable pour acquérir les biens nécessaires à la réalisation du projet, l'opération justifie, pour la commission d'enquête, des atteintes à la propriété privée qu'elle n'estime pas globalement excessives, excepté pour les parcelles AP 419, AP 420 et AP 435 à La Riche.

3.5 Bilan coût/avantages de la réalisation du projet

Plusieurs critères sont traités :

3.5.1 L'intérêt économique du projet

L'évaluation socio-économique est solide et apporte un bilan positif	Orange
Les hypothèses reposent sur des certitudes (évolution du réseau de transport, futures mobilités, démographie, évolutions urbaines)	Jaune
Le projet favorisera l'attractivité économique	Bleu

Les conséquences économiques du projet sont maîtrisées (impact sur les commerces, les entreprises, l'industrie, l'activité agricole)	
Le coût du projet est maîtrisé	
Le financement est maîtrisé	
Synthèse	

3.5.2 Acceptabilité sociale du projet

Le projet constitue une amélioration du service pour les déplacements actifs et en transports collectifs	
Le projet constitue une amélioration du service pour les déplacements en véhicules particuliers	
Les stations et les parcs relais correspondent à un besoin et sont judicieusement positionnés	
Les impacts du projet sur les propriétés bâties (habitations, industries, commerces) sont globalement justifiés et nécessaires	
La concertation est bien menée et acceptée	
Le choix du mode de transport est accepté majoritairement	
Synthèse	

3.5.3 Qualité et cadre de vie

En phase chantiers, les nuisances pour les populations locales sont globalement acceptables (bruit, vibrations, pollutions de l'air)	
En exploitation, les nuisances pour les populations locales sont globalement acceptables (bruit, vibrations, pollutions de l'air)	
Le projet favorise un aménagement urbain de qualité	
L'organisation et les impacts du chantier sont bien gérés	
L'impact paysager est pris en compte et acceptable	
Synthèse	

3.5.4 Les effets sur l'environnement

Les impacts du chantier sur les milieux naturels sont bien identifiés, limités et corrigés	
L'impact du projet sur les eaux superficielles et souterraines est limité et correctement corrigé	
L'impact du projet sur la biodiversité est limité et correctement maîtrisé	
Le projet prend en compte le volet environnemental du développement durable	
Le projet participe à la transition énergétique	
Le projet participe à la réduction de la pollution de l'air	
Le projet participe à la désimperméabilisation des sols	
Synthèse	

3.6 Conclusion de l'analyse bilantielle

Au vu de la grille d'évaluation de l'analyse bilantielle sur le caractère d'utilité publique du projet, la commission d'enquête considère que **le bilan du projet met en évidence des avantages qui l'emportent sur les inconvénients.**

4 Avis motivé de la commission

Considérant :

- que les publicités légales de l'annonce de l'enquête ont été réalisées conformément à la réglementation et constatées par un membre de la commission ;
- que l'enquête publique a bénéficié d'une forte médiatisation dans la presse locale et sur les réseaux sociaux, venant compléter les annonces réglementaires ;
- que le dossier d'enquête était consultable dans sa version papier dans les mairies concernées par l'enquête publique, sans restriction, pendant toute la durée de l'enquête aux jours et heures habituels d'ouverture de ces mairies ;
- que le dossier d'enquête était consultable dans sa version numérique sur un site dédié et/ou par le biais du site internet de la préfecture, et sur le site du projet ;
- que les documents contenus dans le dossier soumis à l'enquête publique ont permis au public de disposer d'une information complète et détaillée sur le projet et qu'ils permettaient au public de s'informer correctement ;
- que des registres d'enquêtes ont également été mis à la disposition du public dans lesquels il pouvait faire part de ses observations ;
- que la commission d'enquête a tenu l'intégralité des permanences prescrites par l'arrêté préfectoral ;
- que l'arrêté préfectoral a été parfaitement respecté ;
- que la commission d'enquête n'a relevé aucun incident notable qui aurait pu perturber le bon déroulement de l'enquête.

Enfin, considérant l'ensemble des pièces du dossier, l'ensemble des contributions, et les réponses du maître d'ouvrage,

La commission émet un avis FAVORABLE à la déclaration d'utilité publique relative au projet *Ligne2tram* présenté par le Syndicat des mobilités de Touraine en vue de réaliser la deuxième ligne du tramway de l'agglomération tourangelle, l'aménagement de la ligne BHNS entre le Pont Mirabeau à Tours et les Atlantes à Saint-Pierre-des-Corps, la création de deux parcs-relais et l'extension du centre de maintenance.

Toutefois la commission d'enquête s'interroge sur le coût et le financement du projet malgré les éclaircissements du maître d'ouvrage.

Cet avis FAVORABLE est également assorti de plusieurs réserves²⁶ (Cf. annexe 2) :

1) Les expropriations limitées au strict besoin du projet. A cet égard, l'expropriation de la totalité des parcelles AP 419 et AP 420, ainsi que l'expropriation de la parcelle A 435 rue de la Mairie à La Riche ne semblent pas justifiées ;

2) Boulevard Jean Royer :

- 2.1) que le déclassement d'une partie de la rue Hoche soit effectif avant la DUP ;**
- 2.2) qu'il soit procédé à une réorganisation des mobilités (tramway, voitures, cyclistes, piétons) pour permettre de préserver un maximum d'arbres d'alignement ;**
- 2.3) que les résultats des mesures acoustiques à 6 mois (mesures à maintenir), à 1 an et à 5 ans soient rendus publics ;**

²⁶ Il n'y a aucune hiérarchie dans l'ordre retenu pour présenter les réserves.

- 2.4) que les résultats des mesures vibratoires à blanc et à 1 an soient également rendus publics ;
- 2.5) qu'un suivi rigoureux des travaux adjacents comme le dévoiement des EP afin de préserver les bâtiments riverains soit assuré ;
- 2.6) que les habitants de la station Strasbourg soient traités sur le même pied d'égalité que leurs voisins et puissent prétendre au ramassage des ordures ménagères.

3) Place de la Liberté : que les études évoquées par le maître d'ouvrage pour un fonctionnement « en étoile » des tramways, puissent être menées, au moins à un niveau d'avant-projet, avec un calendrier de mise en œuvre dans un délai rapide et rendues publiques.

4) que pour ce qui concerne la desserte de Saint-Pierre-des-Corps, la ligne BHNS desserve la gare TGV selon un itinéraire à déterminer ;

5) que la liaison CHRU - La Papoterie soit réalisée en voie unique.

Fait à Jussy-Champagne, le 10 décembre 2024

La commission d'enquête

Bernard Ducateau
[signé]
commissaire enquêteur
président de la commission

Nicole Tavares
[signé]
commissaire enquêtrice

Pascal Picard
[signé]
commissaire enquêteur

5 Annexe 1

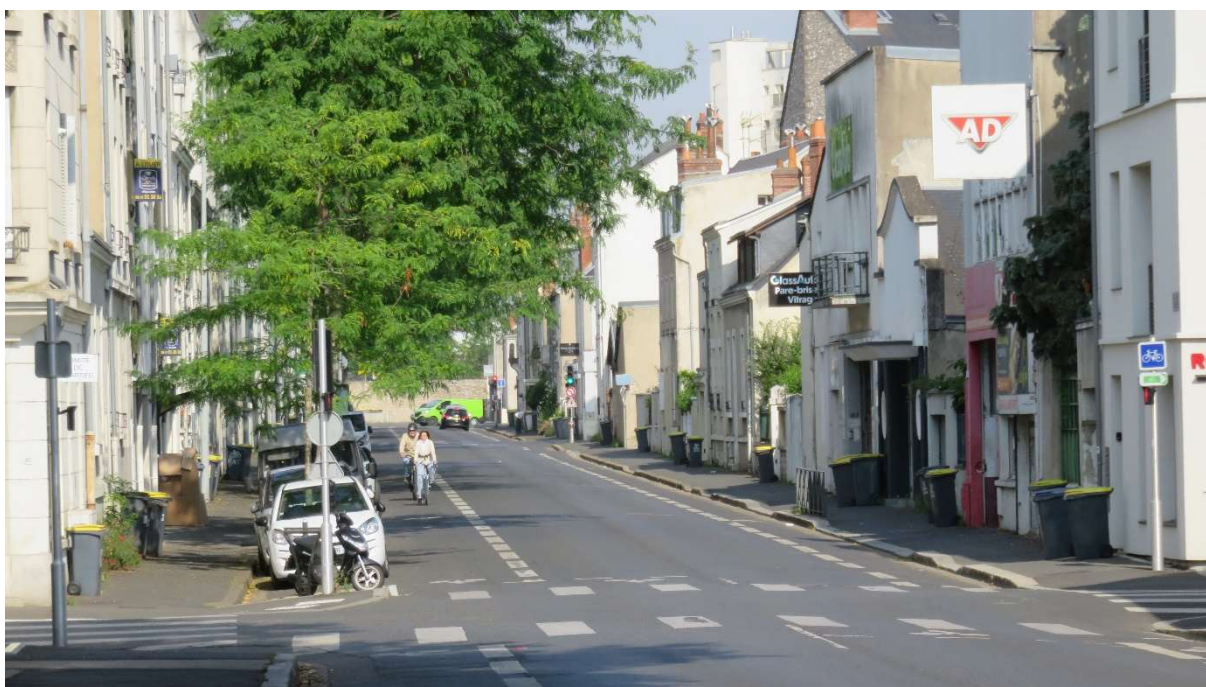
Postes CEREMA	Intitulé du poste	LIGNE 2	BHNS	TOTAL LIGNES2TRAM Valeur Nov 2018	TOTAL LIGNES2TRAM Valeur Sept 2023
2	Maitrise d'ouvrage	38 980 000,00 €	4 700 000,00 €	43 680 000,00 €	50 500 000,00 €
3	Maitrise d'œuvre	19 200 000,00 €	3 000 000,00 €	22 200 000,00 €	25 700 000,00 €
4	Acquisitions foncières	26 420 000,00 €	100 000,00 €	26 520 000,00 €	30 700 000,00 €
5	Déviations réseaux	1 100 000,00 €	100 000,00 €	1 200 000,00 €	1 400 000,00 €
6/7/8/9/10/11/12/13/15/16/yc aléas et divers)	Infrastructures (poste 6/7/8/9/10/11/12/13/15/16 yc aleas et divers)	188 270 000,00 €	19 490 000,00 €	207 760 000,00 €	240 000 000,00 €
14	Stations	9 850 000,00 €	780 000,00 €	10 630 000,00 €	12 300 000,00 €
17	Centre de Maintenance	10 370 000,00 €	0,00 €	10 370 000,00 €	12 000 000,00 €
18	Matériel roulant	86 400 000,00 €	0,00 €	86 400 000,00 €	110 300 000,00 €
19	Opérations induites	10 440 000,00 €	0,00 €	10 440 000,00 €	12 100 000,00 €
	Total millions d'euros HT valeur nov. 2018	391 030 000,00 €	28 170 000,00 €	419 200 000,00 €	495 000 000,00 €

*Coût de l'opération actualisé aux conditions économiques de septembre 2023
(Mémoire en réponse)*

Boulevard Jean Royer

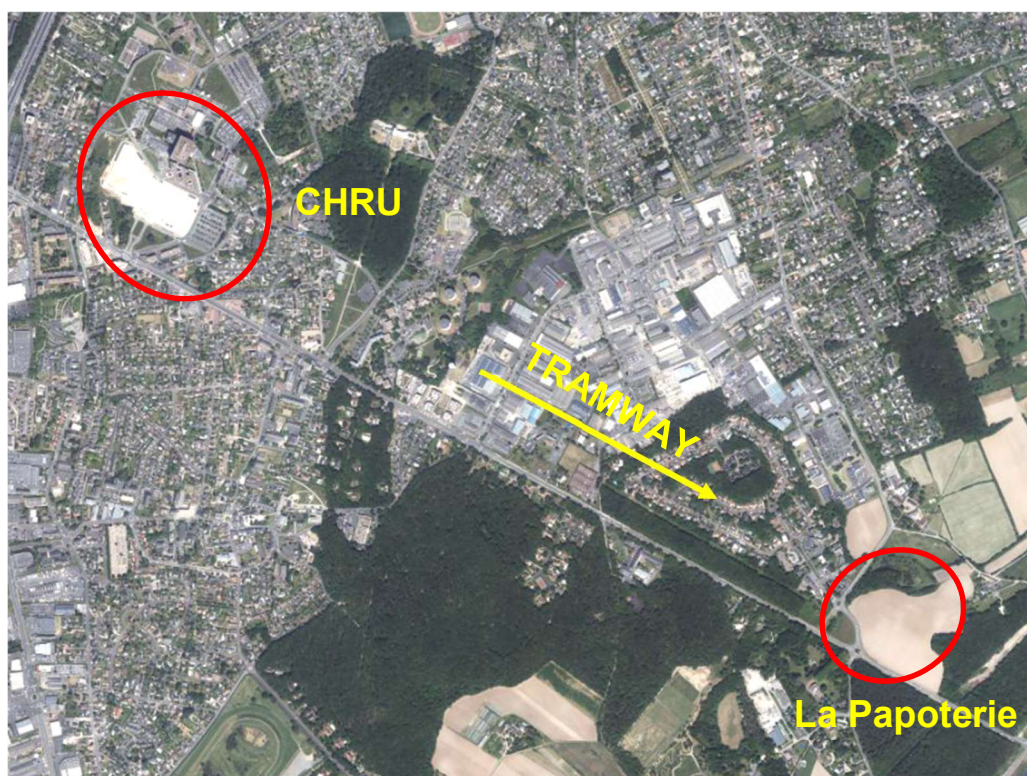


*Préservation de tous les arbres, rue de la Gare à Orléans,
positionnés à environ 1,5 m de la voie
(Photo prise le 18 novembre 2024)*



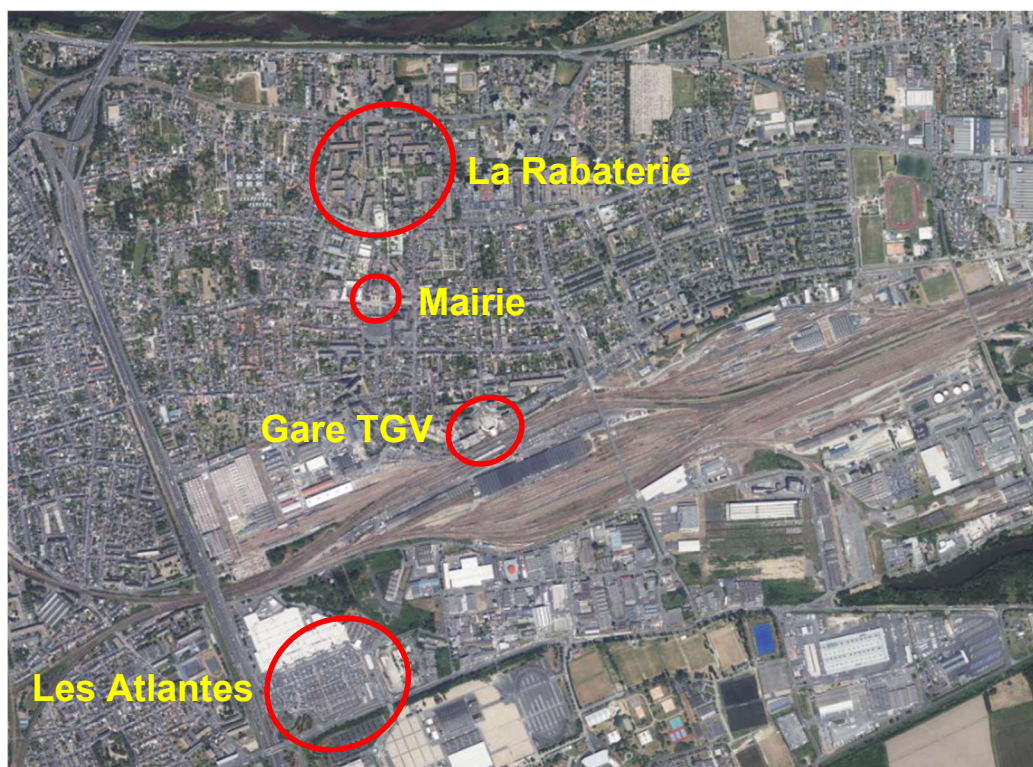
*Boulevard Jean Royer au niveau du croisement avec la rue Desaix, vers l'ouest
(Photo prise le 17 juillet 2024)*

Densité de l'habitat sur le tronçon CHRU-La Papoterie



D'après Géoportail

Desserte de Saint-Pierre-des-Corps



D'après Géoportail